

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Un'acquisizione nella logistica automotive e qualche frecciata al duo Moby-Msc da Grimaldi

Nicola Capuzzo · Friday, September 30th, 2022

Sorrento (Napoli) – Una nuova acquisizione nella logistica automotive, altre due navi ro-ro della classe GG5G appena ordinate, nuove linee passeggeri verso la Sardegna e la Sicilia da Napoli e alcune frecciate a Moby e al nuovo socio Msc per un possibile dominio su alcune rotte a seguito del salvataggio della balena blu con conseguente ingresso al 49% di Gianluigi Aponte. Sono questi alcuni degli argomenti che hanno dominato la consueta conferenza stampa fiume cui si è sottoposto Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del Gruppo Grimaldi, in occasione della XXV Euromed Convention.

La notizia del giorno è sicuramente l'imminente acquisizione di un importante player della logistica di veicoli finiti ("attivo nei trasporti internazionali per grandi case automobilistiche") che dovrebbe concretizzarsi nel prossimo futuro. Non sarà l'italiana Bertani (con cui Grimaldi aveva quasi chiuso un'acquisizione a inizio 2020 per poco meno di 500 milioni di euro) ma dovrebbe trattarsi di un player straniero, con ogni probabilità attivo soprattutto in Nord Europa. Massimo riserbo però sul nome della società sulla quale è in corso una due diligence.

Intanto il gruppo ha rivelato di avere già acquisito il 90% del pacchetto azionario di Brucato De.T.A., azienda siciliana attiva nel trasporto intermodale a livello internazionale di veicoli con una flotta di circa quaranta bisarche e con a disposizione piazzali propri a Termini Imerese e a Catania. Per i prossimi investimenti in terminal e logistica l'azienda guarda verso il Nord Europa, la Grecia, l'Italia e la Spagna.

Altro tema toccato è stato quello del processo di M&A in atto sul mercato dei traghetti in Italia con Msc (già controllante di Grandi Navi Veloci) destinata a entrare (una volta omologato il concordato preventivo) al 49% in Moby e in Grecia Anek Lines acquisita da Attica. "Consolidamento lo vediamo dappertutto ed era inevitabile. Se ravviseremo eventuali minacce sul mercato faremo le opposizioni legali del caso. Abbiamo già due arbitrati in corso con Moby e stiamo facendo di tutto per recuperare quanto ci spetta" ha detto Grimaldi riferendosi alle richieste di risarcimento per i danni provocati da Tirrenia Cin ai traghetti Amsicora e Bonaria e per quella [riguardante l'abuso di posizione dominante accertato sulle rotte da e per la Sardegna](#). "Mi risulta sia stata posticipata l'omologa del concordato preventivo dopo l'udienza tenutasi proprio ieri" ha aggiunto Grimaldi riferendosi ancora alla procedura che riguarda il gruppo controllato da Vincenzo Onorato. Al quale è stata diretta anche qualche frecciata in materia di antitrust: "Su alcune rotte i

due operatori (Gnv e Moby-Tirrenia) hanno il 100% della linea; ad esempio sulla Napoli – Palermo hanno quattro navi solo loro, idem sulla Genova – Olbia”. Non a caso proprio sulla tratta fra il capoluogo campano e quello siciliano, ma anche verso quello sardo, Grimaldi intende inserire un traghetto per il trasporto di passeggeri. Ad oggi le sue navi sono attive in convenzione sulla rotta Napoli – Cagliari – Palermo ma solo per il trasporto di merci.

Garanzie in tema di concorrenza l’armatore partenopeo ha detto di aspettarsele anche in Grecia dove “anche l’acquisizione di Attica da parte di Anek dev’essere soggetta all’esame delle autorità antitrust per le stesse ragioni”. La sua speranza è quella che si aprano spazi per crescere.

Nessun numero è stato rivelato a proposito dei risultati di bilancio parziali e previsionali per il 2022 ma Emanuele Grimaldi si è limitato a dire che “sono i migliori di sempre sia per Grimaldi Euromed, che per Acl, che per Grimaldi Deep Sea e per Finnlines. Gli ottimi risultati che stiamo ottenendo da tutte le nostre principali controllate sono necessari per i grandi investimenti che dovremo fare verso la transizione ecologica”.

In materia di nuove propulsioni nell’industria del trasporto marittimo Grimaldi poi ha spiegato che “fra le tante cose oggetto di studio c’è anche la possibilità del nucleare, oltre che l’ammoniaca; soluzioni che prenderemo in considerazione solo se avremo la sicurezza sulla massima affidabilità da parte degli scienziati. Ugo Salerno (Rina) ci ha detto che questo nucleare di quarta generazione è sicuro. Le scelte più possibili e ragionevoli – ha proseguito – secondo me sono la cattura della CO2 e l’ammoniaca. Certamente la guerra non ha aiutato nell’ambizione di raggiungere obiettivi di decarbonizzazione entro il 2030 perché, con l’aumento del prezzo dell’energia, in questo momento molte aziende non si trovano in condizione di fare investimenti”.

Il presidente dell’International Chamber of Shipping un’idea ce l’ha per favorire la decarbonizzazione dei trasporti: “Serve – ha detto – una misura per tassare in tutto il mondo i carburanti tradizionali (si parla di 250 milioni di tonnellate di bunker); ogni armatore pagherebbe in base ai consumi della propria flotta certificati da un ente terzo. quei soldi potrebbero essere destinati in parte per sostenere i pionieri che sceglieranno di utilizzare carburanti che hanno un costo doppio (come ad esempio ammoniaca il cui prezzo sarebbe doppio ma con zero emissioni). Un’altra parte dovrebbe andare ai paesi emergenti i quali sono contrari a una proposta come questa perché dicono che 50 o 100 dollari a tonnellata di tassa rappresenterebbero una barriera all’ingresso per nuovi entranti nel trasporto marittimo. Perciò sostengo che questi paesi potrebbero incassare l’altra parte di introiti al fine di consentirgli di produrre energie rinnovabili come l’ammoniaca pulita sfruttando risorse naturali come sole e vento. Sarebbe una Soluzione win-win e ne abbiamo già parlato con cinesi, giapponesi e anche in sede Imo lo stiamo portando avanti con le nostre commissioni del’International Chamber of Shipping. Questo piano ci consentirebbe di raggiungere il risultato prefissato per il 2030”. Il Gruppo Grimaldi, grazie agli investimenti in retrofit portati avanti negli ultimi esercizi dice di risparmiare 600 mila tonnellate di bunker all’anno con conseguente impatto positivo sui conti del gruppo.

Grimaldi ha dedicato infine un passaggio ai trend attuali sul mercato automotive ricordando che a una prima crisi della produzione di auto per la pandemia ha fatto seguito, dalla fine del 2020, la mancanza di microchip per le industrie automobilistiche occidentali. Nello stesso periodo, però, molte navi car carrier erano state avviate alla demolizione riducendo l’offerta di stiva. Il vertice di Grimaldi Group ha spiegato che “i produttori dell’Estremo Oriente sono stati in grado di procurarsi i chip per costruire auto moderne e quindi è cresciuto il trasporto di auto di produzione asiatica (rispetto a quelle dell’Europa e del Nord America). C’è stato un aumento del trasporto e una

riduzione delle vendite”. Il gruppo armatoriale, che ha da poco avviato le prime linee fra Estremo Oriente ed Europa, ha colto “una fortissima domanda di trasporto di auto dalla Cina” abbinata al fatto che nella Repubblica Popolare “non hanno una tradizione marinara e di armatori in questo mercato nonostante le sappiano costruire molto bene queste navi”. Gli armatori di car carrier in Estremo Oriente sono Nyk, Mitsui Osk Lines e K Line, tutte società giapponesi che lavorano già per case automobilistiche connazionali. “Si sono create le condizioni migliori per entrare in questo traffico molto promettente” è stata la chiosa di Grimaldi.

?ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY



This entry was posted on Friday, September 30th, 2022 at 6:52 pm and is filed under [Navi, Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.